



Aalborg Universitet

AALBORG UNIVERSITY
DENMARK

Mobilitet er meget mere end en bevægelse fra A til B

Jensen, Ole B.

Published in:
Altinget.dk

Publication date:
2015

Document Version
Tidlig version også kaldet pre-print

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):

Jensen, O. B. (2015). Mobilitet er meget mere end en bevægelse fra A til B. *Altinget.dk*.
http://www.altinget.dk/transport/artikel/mobilitet-er-meget-mere-end-en-bevaegelse-fra-a-til-b?ref=newsletter&refid=16476&utm_source=Nyhedsbrev&utm_medium=e-mail&utm_campaign=transport

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

A: transport (/transport)

Mobilitet er meget mere end en bevægelse fra A til B

15. januar 2015 kl. 1:00 | 0 kommentarer

FORSKNINGSFORMIDLING: Mobilitet er mere end folk på vej fra A til B. Professor Ole B. Jensen fra Aalborg Universitet rusker op i forståelsen af mobilitet med nye teorier, som blandt andet bruges til at analysere cykelbroer i København og et shoppingcenter i Aalborg.

Af Ole B. Jensen

Professor, ph.d., Dr. Techn., Aalborg Universitet

Verden er i bevægelse, og samfundet under forandring. Dette mærkes på en række områder, og i særdeleshed omkring den stadig stigende mobilitet af mennesker, varer, symboler og kommunikation. Den netop forsvarede doktorafhandling "Staging Mobilities/Designing Mobilities" kaster lys på væsentlige dele af disse samfundsmæssige fænomener.

Afhandlingen er skrevet i grænselandet mellem byplanlægning, geografik, sociologi og arkitektur. Dens hovedærinde er at give os nye begreber til en øget forståelse af mobilitetens samfundsmæssige betydning, der rækker ud over en ren kvantitativ beskrivelse af eksempelvis trængsel og omkostninger ved mobilitet. Disse forhold er selvsagt vigtige, men ved at fokusere på hverdagslivets mobilitet og de mange upåagtede mikro-handlinger [fra kø-kørsel til passage på fortovet] vises, at mobilitet er meget mere end bevægelse fra A til B. Mobiliteten er kulturbærende og kulturgenererende, og ved at fokusere på de "usynlige" hverdagshændelser og upåagtede steder, hvor vi praktiserer mobilitet, vises den centrale betydning af mobilitet for vores forståelse af os selv som individer, af vores sociale omgangsformer med andre i offentlige rum og ikke mindst vores forståelse af det fysiske og bebyggede miljø. Afhandlingen er skrevet på engelsk og udgivet i to bøger med en sammenfatning, og dens danske titel ville være "Mobilitetens Iscenesættelse og Design". Med denne titel sigtes til at fokusere på hverdagens ordinære mobilitet som en række iscenesatte

situationer, hvis iscenesættelse er udtryk for et møde mellem planlægning, regulering og design såvel som upåagtede sociale normer og koder for omgang med andre mennesker. Arbejdet er den del af en større bevægelse inden for samfundsforskningen, der sætter mobilitet centralt.

Forestil dig ...

Forestil dig, at du kører på arbejde en morgen. Uanset om du er i bil, i tog eller på cykel har du bevæget dig gennem et bymæssigt landskab, hvis planlægning og design har sat rammen for din rejse. Du har "forhandlet" med adskillige mobile andre undervejs, og din kropslige evne til at mestre infrastrukturens systemer og transportmidler har været afgørende for rejsen. En del af disse situationer har været iscenesat "fra oven" gennem planlægning, regulering og design og fremstår som den "scene", du må betræde, hvis du skal kunne optræde på hverdagens mobilitetsscene. En anden del er iscenesat "fra neden" af dig selv med dine konkrete valg af ruter, transportmidler samt måden, du vælger at omgås dine mobile medborgere. Kerneideen i "mobilitetens iscenesættelse" er således, at vi ved at kigge på helt konkrete mobile situationer kan se, at disse er sat i scene fra oven såvel som fra neden, og at dette altid foregår inden for tre temaer; den fysiske omverden, de sociale interaktioner og de kropslige handlinger. Med afhandlingen skabes en begrebsverden og et ordforråd, der sætter os i stand til mere præcist at sætte fingeren på, hvad der skaber hverdagens mobilitet, og hvordan denne kan planlægges langt bedre.

FAKTA



CITAT



“Vores registreringer skal rumme mere end blot tællinger af cykler, biler og fodgængere. Bedre trafikplanlægning kræver viden om, hvordan de mobile situationer konkret udspilles.

—
Ole B. Jensen
Professor, Aalborg Universitet

EKSTERNE LINKS



Mobilitetsvendingen

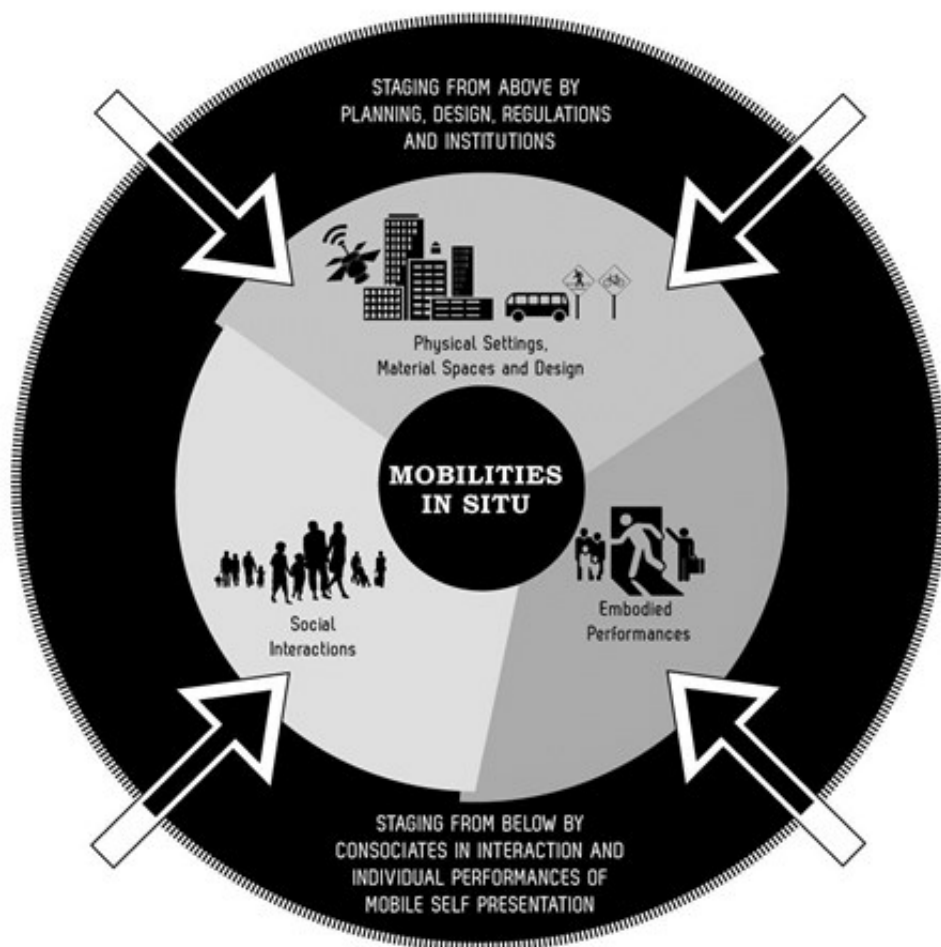
Inden for de seneste år har væsentlige dele af byforskningen taget en "mobilitetsvending". Der er tale om en stigende grad af bevidsthed om, at mobilitet ikke blot er noget "der sker". Afhandlingens centrale teori om "situationel mobilitet" kan anskueliggøres ved modellen "Staging Mobility" [figur 3]. Ser man nærmere på denne, ses det, at den "mobile situation" er i centrum. Det vil sige, at vi studerer konkrete situationer og handlinger som eksempelvis pendling eller bevægelse til fods. Modellens tre næste ringe anskueliggør, at enhver mobil situation dels er fysisk og rumligt placeret på et sted. Dernæst er den meget ofte en social handling i samspil med andre trafikanter. Endelig er det helt centralt, at mobile situationer er udtryk for handlinger, vi foretager os med vore kroppe. Dette er centralt, hvad enten vi tænker på, hvad det kræver af færdigheder og ressourcer at køre en bil, eller måden vores kropslige formåen spiller ind på, hvor langt, hurtigt og adræt vi eksempelvis kan cykle eller gå. Endelig viser modellen, at mobilitet er grundigt, detaljeret, designet og planlagt iscenesættelse [fra oven]. Omvendt, er mobilitet også handlinger, der udspilles og performs i hverdagens praksisser, når mennesker iscenesætter "sig selv" i mobile situationer [fra neden].

Figur 3: Staging Mobilities

"Mobilitetens Iscenesættelse"

[Staging Mobilities] er udtryk for en dynamisk proces mellem at "blive sat i scene fra oven" [eksempelvis når man stoppes via trafikregulering] og at "sætte sig selv i scene fra neden" [eksempelvis når individer "forhandler" en passage på fortovet]. "Mobilitetens Iscenesættelse" handler dermed om, at der er

meget mere i mobilitet end bevægelsen "fra A til B". Teorien udforsker, hvordan bevægelser af mennesker, varer, information og tegn influerer på menneskers opfattelse af Selvet, sociale andre samt det byggede miljø. Baggrunden for afhandlingens teoridel [Staging Mobilities] er det helt grundlæggende spørgsmål om,



”hvilke fysiske, sociale, tekniske og kulturelle betingelser, der skaber den nutidige iscenesættelse af bymæssig mobilitet?”. At fokus er på byen specifikt, handler om, at forskningen foregår i regi af byplanlægning og urban design. Dette betyder dog ikke, at forskningen ikke har relevans uden for byerne. Eksempelvis er den blevet brugt som udgangspunkt for flere Ph.d.-projekter, som arbejder med mobilitet i

”UdkantsDanmark”. Den empiriske del af afhandlingen [Designing Mobilities] har haft et mere designfokuseret forskningsspørgsmål, som overordnet set er, ”hvordan design muliggør eller forhindrer specifikke mobile praksisser i hverdagslivet?”. Ud fra disse to forskningsspørgsmål rejser der sig en række mere detaljerede undersøgelsesspørgsmål, som alle forsøger at indfange de underliggende temaer som eksempelvis teknologiens rolle, betydningen af de fysiske, de sociale og kulturelle dimensioner samt detaljerede designbeslutningers indflydelse på hverdagens mobile situationer.

Afhandlingens teorihorisont afspejler den teoretiske ”mobilitetsvending” gennem at være tværdisciplinær, og der trækkes bl.a. på teknologianalyse, byplanlægning, sociologi, antropologi og by- og transportgeografi. Men som noget unikt nyt tilkobles også indsigter og teorier inden for arkitektur og design. Afhandlingen skaber dermed en ny forbindelse mellem videnskabelige discipliner af fortrinsvis analytisk karakter [teknologianalyse, geografi, sociologi] og discipliner af mere interventionistisk karakter [arkitektur, urban design, interaktions design, industriel design]. Mødestedet for dette teoretisk begrundede og empirisk underbyggede felt er ”mobilitetsdesign”. For at anskueliggøre forskningsarbejdet vil der i det efterfølgende blive givet et mere konkret eksempel på, hvilken type analyse og spørgsmål man kan udforske ved hjælp af teorien.

Mod et nyt mobilitetssprog

En del af det teoretiske arbejde i afhandlingen består i at udvikle nye begreber til en mere nuanceret og præcis beskrivelse af hverdagens iscenesatte mobilitet. I afhandlingen udvikles således over et dusin nye ord og gloser, hvis værdi er at give os mere præcise redskaber til at forstå og beskrive hverdagsmobilitet. Her skal der kun gengives et mindre udvalg, og eventuelt yderligere interesserede kan konsultere kilderne for flere detaljer og begreber. Da bøgerne er på engelsk, er oversættelsen af begreberne her kun en tilnærmelse, da en mere præcis dansk version af hvert enkelt begreb kræver en mere dybtgående bearbejdning. Endvidere er der flere af begreberne, som er meget tekniske, og som nok er mest relevante for den interesserede forsker.

'Kritisk Mobilitetstænkning

Grundideen med dette begreb er, at man skal forholde sig ”kritisk” til de studerede fænomener. Dette er ikke usædvanligt, men til forskel fra den megen kritiske samfundsvidenskab, der primært opfatter dette som en opgave gående ud på at udforske magt og ulighed, så tilføjer den kritiske mobilitetstænkning en yderligere dimension. Her advokeres for, at man både er kritisk over for en række ”problemer” med

mobiliteten [magt, miljø, ulighed, ulykker etc.], såvel som man er kritisk over for den generelle begrebsbrug og uproblematiserede forståelse af mobilitet. Dette er eksempelvis tilfældet, når det vises, at mobilitet er "mere end A til B", og at dette også afslører, at de aktiviteter som ofte enten opfattes entydigt negative [ex. pendling], og de steder som mobiliteten udføres på, som ikke agtværdige [fx ventesale, vejstrækninger og transitrum], også rummer positive potentialer. Den kritiske mobilitetstænkning viser gennem den teoretiske begrebsudvikling og den empiriske underbygning, at der er uudnyttede potentialer for nye oplevelser, nye forretningsområder og nye erkendelser, hvis man ser de oversete mobilitetsrum som scener for betydnings- og kulturbærende hverdagsliv.

Mobile sammenføjninger

Som en direkte konsekvens af det nye blik på mobilitet, som funderes på en kritisk mobilitetstænkning, peger det næste begreb på, at vi skal sammentænke teknologi og samfund, menneske og teknologi, og natur og kultur i langt højere grad, end det er tilfældet i dag.

Det vil sige, at vi ved at fokusere på den faktiske mobilitetssituation forstår, at disse finder sted og er sat i scene i komplekse netværk af mennesker, maskiner, materialer, teknologi og kulturelle normer, som i langt større udstrækning bør tænkes som en "enhed". Vi lever livet og praktiserer mobilitet i mangfoldige komplekse situationer, som ikke kan tænkes løsrevet af hinanden. Mobile sammenføjninger består af mennesker, teknologi og materialitet i et praktisk forhold, som ikke uden videre kan siges at have en væsentligste bestanddel. Hermed menes, at vi ofte opfatter mennesket som det vigtigste og som værende "i kontrol". Men tænker man nærmere efter, er vi i mange af det ordinære hverdagslivs praksisser helt afhængige af teknologier og materielle forhold, som derfor i virkeligheden bør tildeles en meget "større del af æren" for, at vores moderne hverdagsliv kan lykkes. Således eksempelvis biler, toge, mobile teknologier mm., som alle er med til at skabe vores muligheder og begrænsninger i et mobilt iscenesat hverdagsliv.

De mobile "med"

I færdselsloven såvel som fx i trafikmodellerne er verden befolket af individer. Men i praksis er vores hverdagsmobilitet en meget social aktivitet. Tænk blot på, hvordan vi "forhandler" pladsen på vejen, når vi kører, eller når vi går på gaden. Men vi er ikke blot i interaktion med andre mobile mennesker, vi er også ganske ofte sammen om at udføre mobiliteten som en gruppe [eller et "med"]. Dette gælder eksempelvis, når vi kører på ferie med familien, eller hvis en gruppe venner er på bytur.

De relativt simple dynamikker, vi finder, når en person bevæger sig gennem et byrum eller en infrastruktur, bliver mange flere gange kompleks, når bevægelsen skal koordineres internt i en social gruppe. Dette kan være i forhold til valg af transportmiddel, valg af rute eller andre praktiske beslutninger, som nogle gange er meget velartikulerede og bevidste, mens de andre gange er ubeskrivne og selvfølgelige. Her er den moderne børnefamilie med sin megen henten og bringen af børn et godt eksempel på et "mobilt med", hvor der ofte er bevidste strategier for hverdagsmobiliteten for at få hverdagens "mobilitetskabale" til at gå op.

Det netværkede selv

Det nutidige mobilitets-hverdagsliv er i uset grad medieret af digitale netværksteknologier. Uanset om vi sidder i offentlig transport eller selv kører bil, er disse mobiliteter i stadig stigende grad sat i scene ved hjælp af digitale netværksteknologier som eksempelvis mobiltelefoner, apps, GPS systemer og lignende. De mobile situationer er her ofte sat i scene fra oven gennem en lang række af valg og features, som eksempelvis vores navigationssystemer "tilbyder" os. Men ligeledes er de ofte meget individualiserede gennem det enkelte menneskes valg og personlige præferencer. Samtidig med denne stigende digitale mediering er vi som personer næsten konstant i færd med at afgive oplysninger og data om vores færden (enten bevidst til venner og bekendte, eller mere eller mindre ubemærket gennem teknologiernes kortlægning af vores adfærd).

Som noget afgørende nyt er vi i dag "bærer af netværk", samtidig med at vi er i bevægelse. Det betyder eksempelvis, at vores opfattelse af situationens afgrænsning til ansigt-til-ansigt-kommunikation må forlades som den eneste forståelsesmodel. Situationen "strækkes ud" af de digitale netværksteknologier og deres måde at mediere og iscenesætte mobiliteten på. Dette får igen både konsekvenser for vores opfattelse af os selv og andre, men også af begreber af "her og der" eller "nær og fjern". Det netværkede selv er et opkoblet (eller afkoblet) menneske, som i stigende grad "defineres" i situationer og rum, som før ansås for blot at være død aktivitet på vejen mellem de vigtige aktiviteter i hverdagslivet.

Mobilitetsopdelinger

Som nævnt kan personen både defineres ved sin opkobling såvel som sin "afkobling" af digitale netværk. I mere generelle termer er den nutidige netværksby og dens mobilitetssystemer ikke på nogen måde en neutral arena for mobilitet. Snarere er de mange komplekse og ofte ressourcekrævende systemer med til at skabe segregering og opdeling mellem de ressourcestærke og ressource svage (både økonomisk som kognitivt). Mobilitetsopdelinger findes på individniveau og for specifikke sociale

grupperinger, såvel som de kan findes for hele områder og byer [eksempelvis som når ændringer i busafgange medfører mindre handlerum for folk i småbyer og landdistrikter – for ikke at tale om det såkaldte ”UdkantsDanmark”].

Mobiliteten er en praktisk foranstaltning i hverdagslivet, men i lige så høj grad en statusmarkør og en segregeringsmekanisme. Dette gælder naturligvis også måden, vi kommer rundt på. Nøgternt betragtet er en Kia og en Mercedes begge ”bare biler”, men der er jo mere i sagen end som så. Vores mobilitetsteknologier udtrykker også sociale stratificeringer og lagdelinger.

Floden og balletten

Til sidst i denne korte opremsning af begreber til forståelse af mobilitetens iscenesættelse skal nævnes to analytisk frugtbare metaforer. Ved at tale om mobilitet som en ”flod”, hæver vi os op over situationen i et fugleperspektiv og opfatter de, der bevæger sig som en homogen masse [som vand i en flod]. Dette gøres uagtet, at vi godt ved, at menneskene er individuelt forskellige. Ikke desto mindre viser der sig nogle fordele ved denne metafor. Vi ser det ”store billede” og forstår de aggregerede effekter af den iscenesatte mobilitet. Men vi ved også, at folk jo er forskellige og har individuelle præferencer og tilbøjeligheder. Derfor bevæger vi os også ned i ”øjenhøjde” med de mobile mennesker og deres situationelle mobilitet.

Hermed kommer ”ballet”-metaforen på banen, og den tjener specielt til at illustrere rigdommen af små teknikker og kropslige signaler, som vi betjener os af i hverdagens mobilitet [dette er illustreret af et detaljeret studie lavet i et offentligt byrum i Aalborg centrum, hvor disse mange små teknikker dokumenteredes]. Hver for sig rummer de to metaforer, ”floden og balletten”, kun dele af sandheden om hverdagslivets iscenesatte mobilitet, men tilsammen giver de et frugtbart og praktisk anvendelig analytisk blik.

De er som ”briller”, der tillader, at man ser bestemte ting, og ved at have dette ”dobbeltslebne” perspektiv er man godt rustet til at forstå hverdagens iscenesatte mobilitet og ikke mindst til at få rusket op i de vaneforestillinger og selvfølgelige forståelser af mobilitet, som præger både borgere og politikere, men også eksperter og forskere med lidt for stramme disciplinære skyklapper.

Som nævnt, er listen af nye begreber længere, og ligeledes er forklaringen meget mere detaljeret og empirisk forankret. Her har tanken kun været at illustrere tilvejebringelsen af dele af dette nye ”ordforråd” for derigennem at vise, hvordan afhandlingen direkte forsøger at skabe ny erkendelse og nye måder at opleve verden på. For at forankre dette i det empiriske materiale lad os da gå til en mere detaljeret beskrivelse af de fire cases.

Mobilitetsdesign – fire case eksempler

I bogen "Designing Mobilities" vises, hvordan teorien om situationel mobilitet og mobilitetens iscenesættelse kan bruges til at analysere fire vidt forskellige eksempler på hverdagens mobilitet.

I den første case er shopping centeret Friis i Aalborg rammen for en analyse af konkrete situationer, hvor besøgende i centeret "forhandler" sig vej gennem centeret. Gennem detaljerede observationsstudier blev de besøgendes måde at bevæge sig på samt deres måder at orientere sig i centeret kortlagt. De besøgende fandtes groft sagt i tre grupper: De målrettede, transitterne og de vinduesshoppende.

Gruppernes måde at tage rummet i besiddelse på var naturligt nok meget forskellige, og det gjaldt også deres gensidige interaktion. Eksempelvis var folk på "gennemrejse" [transitterne] ofte på kollisionskurs i bogstaveligste forstand med de vinduesshoppende, der i sagens natur ikke havde den store hast. Ud over brugertypologien vistes også, hvordan et shoppingcenter med 4 etagers underjordisk parkering og 2 etager shoppingcenter fordelt på to hovedbygninger med to overdækkede gangbroer udgør en kompleks "cirkulationsmaskine", hvor varer og ting kommer ind i den ene ende, besøgende i den anden ende og, såfremt den økonomiske transaktion går vellykket til, forlader centeret "sammen". Centerets lokalisering i midtbyen muliggør endvidere, at folk kunne bruge dets "hængselfunktion" eksempelvis til at bevæge sig mellem bydele. Det urbane shopping center Friis er et eksempel på et stykke "Extra Large" arkitektur og er en lagdelt cirkulationsmaskine, som viser mobilitetens kulturelle, sociale og økonomiske betydning, som den kommer til udtryk i en iscenesættelse fra oven gennem centerets design og indlejring i kommunens bycenterplanlægning såvel som den iscenesættelse, man så fra neden gennem de forskellige besøgendes individuelle praksisser og måder at indtage centeret på.

Den næste case består af tre underdele og fokuserer på cyklisme og design af cykelinfrastruktur. Fra forskningsprojektet "Bikeability", som forfatteren var forsker på, er der udvalgt materiale, som ikke tidligere har været publiceret. De tre eksempler var hhv. Bryggebroen i København, Vester Mageløs i Odense og Hans Broges Gade i Århus. Hver især udviser disse tre cases specifikke designkarakteristika, som er medvirkende til iscenesættelsen af hverdagsmobiliteten. Særligt har dette kapitel fokus på det kropslige, og hvordan cyklen, som en materiel teknologi og artefakt sammen med det større system af cykelstier, skiltning og byrummet i øvrigt, udgør en mobilitetssammenføjning, som skaber en unik mobilitetsiscenesættelse.

Pladsen her forhindrer at komme i detaljen med disse, men det kan eksempelvis nævnes, hvordan Bryggebroens design med en høj midte medfører, at cyklerne har en relativt høj fart, når de når kajkanten og den zone, hvor de skal forhandle pladsen med

de langsommere fodgængere, som også bruger broen. Et eksempel på en ikke ufarlig, men også meget konkret konsekvens som ved den situationelle analyse viser mødet mellem iscenesættelse fra oven via broens design og udformning med iscenesættelse fra neden via de enkelte mobile personers valg og interaktioner.

Den tredje case består af en analyse af Nørrebro Station i København. Dels fokuseres på den generelle stations opkobling på Storkøbenhavns S-togsnet og regionale tog, dels specifikt på Metroen og dens design. De mange fodgængere og deres transformation til kollektivt rejsende i denne komplekse mobilitetssammenføjning er i fokus, og det vises i casen, hvordan en station som Nørreport udgør et nyt urbant "landskab" af mobilitet og samtidig er et knudepunkt i et netværk.

Omkring metroen vises, hvordan den ganske vist opfylder sin målsætning som en effektiv "menneskeflytter", men den formår ikke at skabe et urbant rum og bymæssige funktioner al den stund, at den er en "100% ren cirkulationsmaskine", hvor man i modsætning til de fleste andre metrosystemer fra udlandet ikke kan opleve noget specielt, købe noget særligt eller rekreere sig i nogen videre udstrækning. Metroen er ikke byens "dagligstue", som det er tilfældet i andre byer. Analysen her påviser således dels Nørreports konkrete funktionsmåde som et komplekst mobilitetslandskab, men også de uudnyttede og oversete potentialer, som et sådant "ikke-sted" rummer, og som kræver et "nyt blik" som det, der tilbydes med afhandlingen for at kunne blive forløst.

Den sidste case er nok den mest bemærkelsesværdige og - i en vis forstand - mest provokerende. Der er tale om "100 km-byen" - her defineret som motorvejsstrækningen mellem Århus og Vejle. Det provokerende ved denne case er, at der jo i streng forstand ikke er tale om en "by". Omvendt, og det er den analytiske pointe, er en motorvejsstrækning som denne på ingen måde blot et "dødt rum" eller et "ikke-sted". Gennem relativt detaljerede situationelle analyser af interaktion mellem trafikanter på motorvejen samt ved at sætte disse ind i konteksten af det fysiske miljø langs denne mobilitetskorrridor og mobilitetssammenføjning vises, at "selv en motorvej" er rum for socialitet, kultur og interaktionsdynamik. Hermed bekræfter også denne case det overordnede udsagn om, at "mobilitet er mere end A til B". Som i de øvrige cases ses mobilitetens iscenesættelse fra oven gennem design, regler og koder for "korrekt motorvejsopførsel" såvel som fra neden gennem de enkelte bilisters måder at bevæge sig på i dette landskab. Ligeledes viser cases, at der foregår en urbanisering og bebyggelse af sådanne korridorer, som med tiden kan lede til, at disse infrastrukturer smelter sammen med byen. Byen bliver som motorvejen, og motorvejen som byen!

... og hvad kan det hele så bruges til?

Man kan spørge, hvad alt dette så kan bruges til? Der er to åbenbare retninger, et svar herpå kan tage. For det første, kan man spørge til de praktiske og samfundsmæssige

implikationer af denne forskning. For det andet, kan man spørge til de teoretiske og erkendelsesmæssige effekter af dette arbejde. Lad os fokusere på det praktiske først.

Praktiske implikationer

Eksempelvis lader et begreb som ”mobilitetens iscenesættelse” sig dels anvende analytisk til at forstå, hvordan hverdagens mobilitet konkret foregår, men kan også anvendes proaktivt til at skabe interventioner og fysiske planer. Når vi begynder at kigge på hverdagsmobilitetens ramme ud fra konkrete mobile situationer og deres bestanddele af det fysiske rum, de sociale interaktioner og de kropslige handlinger, får vi værktøjer til at forstå hverdagsmobiliteten mere grundlæggende. Modellen tilsiger, at vi er konkrete og situationsorienterede i vores analyse. Det vil sige, at vores registreringer skal rumme mere end blot tællinger af cykler, biler og fodgængere. Bedre trafikplanlægning kræver viden om, hvordan de mobile situationer konkret udspilles. Hvis vi tager den proaktive dimension ind i billedet, betyder dette, at vi skal designe løsninger, der ikke bare skaber en fysisk overflade eller et byrum, men at vi også skaber sociale samhandlingsmuligheder i byrummene, samt at vi forstår, hvor centralt vores kropslige evner og begrænsninger står, når vi skal designe nye mobilitetsløsninger.

Teoretiske konsekvenser

Der kan fremhæves ganske mange teoretiske pointer på baggrund af afhandlingen, men her vil der kun blive fokuseret på to. For det første, skal man for at tale om et problem have et begreb om og for det. Med etableringen af de analytiske begreber sætter afhandlingen en ny dagsorden for italesættelsen af hverdagens situationelle mobilitet. Afhandlingens nye begreber forandrer ikke i sig selv verden, men byder sig til som en ny måde at opleve det ellers så velkendte på. Her er vi ved en af forskningens fornemste opgaver, nemlig at skabe ny erkendelse gennem omfortolkning eller udfordring af det selvfølgelige. Den anden hovedpointe er, at ved at løfte blikket fra arkitektur eller trafikplanlægning til det mere omfattende ”mobilitetsdesign” foreslås et nyt forskningsfelt, som ikke bare er fagligt grænseoverskridende, men også innovativt og nytænkende. Man skal huske på, at mobile mennesker hverken tænker i akademiske fagdiscipliner eller administrative sagsområder, når de praktiserer hverdagens iscenesatte mobilitet. De er simpelthen indlejrede i situationel mobilitet, og det er der forskningen skal møde både menneskene og fænomenerne – i øjenhøjde, så at sige!

0 kommentarer

Skriv et svar ↓



Professor Ole B. Jensen fra Aalborg Universitet beskriver sin forskning, som har ført til en helt ny teoretisk tilgang til mobilitet. Teorien kan bruges til at beskrive alt fra motorvejsbyer til færden i et shoppingcenter.
[PR-foto/AAU]

FAKTA

Her kan man få mere at vide:

Hvis du vil vide mere om teorierne og deres baggrund, findes link til forlagenes hjemmesider her [<http://www.routledge.com/books/details/9780415693738/>] og her [<http://aauforlag.dk/Shop/arkitektur-design-kunst/designing-mobilities.aspx>].

Og du kan se to interviews med forfatteren:

- "Mobilities Design" [<http://en.forumviesmobiles.org/video/2014/09/22/where-design-meets-mobilities-ole-b-jensen-2560>], Mobile Lives Forum [<http://en.forumviesmobiles.org/video/2014/09/22/where-design-meets-mobilities-ole-b-jensen-2560>]
- "Staging Mobilities" [<http://en.forumviesmobiles.org/video/2014/03/04/staging-mobilities-2213>], Mobile Lives Forum [<http://en.forumviesmobiles.org/video/2014/03/04/staging-mobilities-2213>]

FAKTA

Om projektet

Efter mere en 10 års empirisk forskning har Professor Ole B. Jensen fra Aalborg Universitet netop forsvaret en doktorafhandling, der giver et konkret bud på, hvordan vi skal forstå hverdagens mobilitet.

Udgangspunktet er, at mobilitet er meget mere end blot bevægelser fra "A til B". Gennem måden vi er mobile på, grundlægges forholdet til vores fysiske omgivelser (byen), vore sociale medaktører (de andre) samt vore forestillinger om hvem, vi er (identitet). Bøgernes hovedbidrag er en enkel og operationel model, som viser, hvordan man skal forstå hverdagsmobilitet ud fra helt konkrete situationer.

Gennem en grundlæggende anvendelse af "drama"-metaforen vises, hvordan hverdagens mobilitet er iscenesat af systemer og infrastrukturer såvel som af mennesker med normer og holdninger. Vi kan anskue hverdagsmobiliteten som et "drama", hvor manuskriptet og skuespillerne tilsammen indgår i en række konkrete mobile situationer.

Afhandlingen er publiceret i to bøger (figur 1 og 2): Jensen, O. B. [2013] *Staging Mobilities*, London: Routledge and Jensen, O. B. [2014] *Designing Mobilities*, Aalborg: Aalborg University Press.

